

В связи с этим представляется целесообразным внести некоторые изменения в понятие слухового контроля, данного в статье 30 Закона Республики Беларусь «Об оперативно-розыскной деятельности», и определить его как получение и фиксацию на расстоянии акустических сигналов с помощью технических средств в целях получения сведений, необходимых для выполнения задач оперативно-розыскной деятельности.

УДК 342.9

В. С. Красиков

*доцент кафедры оперативно-розыскной деятельности
Академии МВД Республики Беларусь,
кандидат юридических наук, доцент*

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ СОТРУДНИКАМИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

Анализ информации, связанной с деятельностью по обеспечению безопасности, показывает, что необходимость организации сопровождения полетов воздушных судов специально подготовленными сотрудниками, возникает как реакция государственных органов на чрезвычайные происшествия, связанные с актами терроризма либо хулиганства на борту самолетов.

В октябре 1970 года Бразинскасами был захвачен и угнан в Турцию Ан-24, выполнявший регулярный рейс № 244 из Батуми в Сухуми. Террористами при попытке угона самолета «Аэрофлота» застрелена бортпроводница Надежда Курченко. Это трагическое событие вызвало широкий общественный резонанс и стало поводом к созданию во всех управлениях гражданской авиации Советского Союза специальных милициских подразделений для сопровождения самолетов. В обязанности этой службы входило сопровождение специальными нарядами милиции пассажирских поездов, морских и речных судов, а также самолетов гражданской авиации. В связи с организацией в системе Министерства гражданской авиации своих служб безопасности и внедрением в аэропортах систем просмотра багажа сопровождение воздушных судов сотрудниками транспортной милиции было прекращено в 1975 году.

В настоящее время вопрос о сопровождении воздушных судов специальными подразделениями в Республике Беларусь и Российской Федерации поставлен достаточно остро. В Российской Федерации Игорь Баринов, заместитель главы оборонного комитета Государственной ду-

мы, выступает с предложением о создании при транспортной полиции МВД подразделения для охраны воздушных судов во время полетов.

По мнению Баринова, аналог такой службы – «воздушные маршалы» – прекрасно себя зарекомендовал в США. Парламентарий считает, что мировой опыт борьбы с хулиганством во время воздушных полетов может быть перенесен и на Россию. Предложение Игоря Баринова связано с участвовавшими в последнее время хулиганскими выходками пассажиров российских авиакомпаний.

На сегодняшний день управление федеральной воздушной маршалльской службы США – это федеральная служба, которая выполняет функции авиационной полиции. При создании этой службы американцы учли опыт Израиля: в каждом самолете, перевозящем людей, имеется сотрудник, вооруженный специально разработанным огнестрельным оружием, позволяющим его применение на борту лайнера без угрозы повреждения самолета. Однако проблема безопасности этим не решается. Наряду с применением опыта сопровождения воздушных судов специальными сотрудниками система авиационной безопасности обеспечивается комплексом мер, предусматривающих охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, а также предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

В Российской Федерации организована система получения и обмена информацией о возможных рисках и угрозах чрезвычайных происшествий, введена обязательная фотоидентификация всех пассажиров старше 18 лет. Предусматривается личный досмотр подозрительных пассажиров, особенно прибывающих или направляющихся в определенные (проблемные сточки зрения террористической угрозы) страны.

Таким образом, создание системы авиационной безопасности предусматривает не только сопровождение воздушных судов, но и внедрение современных систем контроля и обязательного предполетного досмотра самолетов, перевозимого ими багажа, а также информационное взаимодействие специальных подразделений.

Активное осуществление превентивной программы безопасности, на которую только авиакомпании США ежегодно тратят около 150 млн. долларов, дает ощутимые результаты. Если за период с 1968 по 1972 год (5 лет) в США было зарегистрировано свыше 130 случаев попыток захвата и угона воздушных судов, то в последующие 6 лет (с 1973 по 1978 г.) – 37 таких случаев.

К середине 80-х годов XX века многие международные аэропорты оснащаются новейшими техническими средствами контроля и досмотра. Государства выделяют значительные средства на обеспечение отечественной авиационной безопасности. Так, Израиль на безопасность сво-

его аэропорта «Бен-Гурион», который находится в одной из самых взрывоопасных зон мира, тратит 25 % от общего бюджета, выделяемого на безопасность страны. В настоящее время система авиационной безопасности в аэропорту «Бен-Гурион» считается самой эффективной и надежной. Ежегодно Израиль тратит примерно 3 млрд долларов на безопасность двух аэропортов страны.

Изложенное позволяет сделать следующие выводы.

1. Образование специальных подразделений по сопровождению воздушных судов – современная тенденция в целях создания дополнительных гарантий обеспечения безопасности.

2. Мировой опыт показывает, что основные мероприятия по обеспечению безопасности должны проводиться на земле, до посадки пассажиров в воздушное судно, за счет внедрения современных технических средств надзора и досмотра, а также получения упреждающей информации об угрозах захвата воздушного судна.

3. Система обеспечения безопасности должна предусматривать взаимодействие государственных органов, наделенных правом осуществления оперативно-розыскной деятельности, с сотрудниками службы безопасности гражданской авиации, а также экипажами воздушных судов.

4. Создание специального подразделения по сопровождению воздушных судов потребует соответствующего кадрового, правового, материального и социального обеспечения, а также создания системы профессиональной подготовки и психологического сопровождения сотрудников.

УДК 343.1

С. П. Кривчик

*магистрант факультета инновационной подготовки
Института управленческих кадров Академии управления
при Президенте Республики Беларусь*

ОБЪЯСНЕНИЯ ГРАЖДАН КАК ИСТОЧНИК ДОКАЗАТЕЛЬСТВ В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Доказательства – это инструмент, с помощью которого устанавливается виновность или невиновность лица. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Беларусь (далее – УПК) определяет, что доказательствами являются любые фактические данные, полученные в предусмотренном законом порядке, на основе которых орган, ведущий уголовный процесс, устанавливает наличие или отсутствие общественно опасного